

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Promemorian Ds 2011:20 En reformerad yrkestrafiklagstiftning

(dnr N2007/5313/TE)

Sammanfattning

Transportstyrelsen delar i huvudsak de förslag som framgår i promemorian. Transportstyrelsen föreslår att yrkesmässigt bedrivande av persontransporter på väg inte ska delas in i linjetrafik och beställningstrafik. Transportstyrelsen delar inte den förklaring som ges i promemorian om ett eller två tillstånd. Oavsett antal tillstånd finns det alltid ett beslut om tillstånd. Transportstyrelsen ser att det kommer att bli svårigheter vid handläggningen av återkallelser av tillstånd till bedrivande av yrkesmässig trafik om underrättelser alltid måste delges. Transportstyrelsen förutsätter att de nya författningarna inte träder i kraft senare än den 1 mars 2012.

Transportstyrelsen förespråkar att styrelsen ska få meddela olämplighetstid i samband med beslut om förhandsbesked om taxiförarlegitimation.

I övrigt lämnas främst förslag på förtydliganden.

Buss och gods

Avsnitt 4.3.3. Överväganden

Transportstyrelsen delar inte bedömningen i promemorian rörande terrängmotorfordon. Mot bakgrund av definitionen av terrängmotorfordon ("... som är inrättat huvudsakligen för att ... användas ... i terräng"¹) är det Transportstyrelsens uppfattning att det kan förekomma tillfällen då terrängmotorfordon behöver tillstånd till yrkesmässig trafik, både vad gäller gods- och persontransporter.

¹ 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Vad gäller traktortåg anser Transportstyrelsen att det är oklart huruvida dessa aldrig omfattas av tillståndsplikt. Skälet till oklarheten är att det i artikel 1.4 c) i trafiktillståndsförordningen inte omnämns fordonskombinationer, vilket traktortåg är (jämför med artikel 1.4 a)). Transportstyrelsen anser dock att om man bara går på definitionen av traktortåg i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner blir traktortåg aldrig tillståndspliktiga. Då oklarheten rör artikel 1.4 c) i trafiktillståndsförordningen rör det både gods- och persontransporter.

Avsnitt 4.4 Definitioner

Transportstyrelsen anser att 1 kap. 5 § förslag till ny yrkestrafiklag ska tas bort. Transportstyrelsen ser inte behovet av att dela upp persontransporter på väg mellan linjetrafik och beställningstrafik. Styrelsens erfarenhet är att det vid vissa tillfällen är svårt att komma fram till vad för typ av transport det är. Då det framöver kommer att regleras i två lagar de olika persontransporterna, det vill säga buss respektive taxi, torde det inte bli samma svårigheter att bestämma vad för transport det är. Antingen ska EU-förordningen med den nya yrkestrafiklagen tillämpas om det rör transport av fler än nio personer, inklusive förare, eller så blir taxitrafiklagen tillämplig om det rör transport av färre än nio personer, inklusive förare.

Ett borttagande av definitionerna kommer enligt Transportstyrelsens uppfattning att underlätta hanteringen av tillståndsfrågorna både för styrelsen och för allmänheten. Någon risk för oklarhet vad för transport som har beviljats kommer inte att föreligga då Transportstyrelsens i sina beslut ska redovisa uppgifter om den trafik som tillståndet avser i enlighet med 2 kap. 4 § förslag till ny yrkestrafikförordning och 2 kap. 8 § förslag till taxitrafikförordning.

Avsnitt 4.6 Trafikansvariga

I promemorian anges att det saknas skäl för att införa de begränsningar som trafiktillståndsförordningen medger i fråga om trafikansvariga. Något resonemang om konsekvenserna av att låta en person dels ansvara för egna, dels egen/egna och flera andras transportverksamhet förs inte. Transportstyrelsen vill peka på risken att trafikansvariges kontroll kan bli bristfällig om verksamheten i många företag ska överblickas.

Avsnitt 4.7.3 Ett eller två tillstånd

Transportstyrelsen vill göra följande förtydligande. Enligt gällande förvaltningsrättsliga bestämmelser måste Transportstyrelsen fatta ett beslut om

tillstånd. Beslutet ska bland annat upprättas i enlighet med 2 kap. 8 § yrkestrafikförordningen (1998:779). Någon särskild tillståndshandling upprättad utifrån fattat beslut lämnas inte för nationell yrkesmässig trafik. Särskild tillståndshandling lämnas dock för internationell yrkesmässig trafik. Denna tillståndshandling upprättas utifrån fattat beslut, vilket medför att någon särskild prövning för internationellt tillstånd inte görs.

Det är Transportstyrelsens uppfattning att beslut om tillstånd även framöver måste meddelas. Detta beslut kommer då att bland annat upprättas i enlighet med 2 kap. 4 § förslag till ny yrkestrafikförordning. Mot bakgrund av det nämnda anser Transportstyrelsen att sistnämnda paragraf ska inledas med "Ett beslut om tillstånd ...".

En följdändring av detta blir enligt Transportstyrelsens uppfattning att 2 kap. 1 § första stycket förslag till ny yrkestrafiklag behöver ändras på så sätt att det framgår att det rör ett beslut om yrkestrafiktillstånd.

Sammanfattningsvis konstaterar Transportstyrelsen att vare sig i dag eller framöver kommer en särskild tillståndshandling att utfärdas för nationell yrkesmässig trafik men ett beslut kommer alltid att finnas.

Avsnitt 4.8 Tillstånd till linjetrafik

Mot bakgrund av Transportstyrelsens förslag i avsnitt 4.4 blir följdändringen att 2 kap. 1 § andra stycket första meningen förslag till ny yrkestrafiklag bör ha följande inledning: "Den som yrkesmässigt bedriver persontransporter på väg får anlita ...". Innebörden blir att den som bedriver persontransporter, det vill säga både linjetrafik och beställningstrafik, kan överlåta till någon annan att utföra transporten. Både den som överlåter och den som utför ska ha tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter. Detta förslag kräver dock att ordet bedriver förtydligas i kommande proposition. Viss vägledning finns i art. 2 punkten 2 i trafiktillståndsförordningen men Transportstyrelsen anser att ett förtydligande behövs så att endast de som ansvarar för och utför transporter blir tillståndspliktiga.

Om uppdelning mellan linjetrafik och beställningstrafik kvarstår framöver, finns det enligt Transportstyrelsens uppfattning ett behov av att förtydliga vad för typ av tillstånd som ska meddelas till den som utför själva transporten.

Avsnitt 4.12 Kravet på yrkeskunnande

Ordet anordna i 2 kap. 6 § förslag till ny yrkestrafiklag och i 1 kap. 5 § förslag till ny yrkestrafikförordning kan vålla en vidare tolkning än att bara examinera.

Transportstyrelsen efterlyser därför en tydlig förklaring av vad som menas i kommande proposition. Detta då Transportstyrelsen både föreskriver om och tar fram proven, medan Trafikverket examinerar.

Utöver det nämnda är det Transportstyrelsens uppfattning att det finns behov av att komplettera 1 kap. 5 § förslag till ny yrkestrafikförordning med att de examensprov Trafikverket ska anordna ska vara konstruerade av Transportstyrelsen. Skälet till detta är att nuvarande bestämmelse togs fram när det var en och samma myndighet som både föreskrev, tog fram prov och examinerade, nämligen Vägverket.

Avsnitt 4.13 Villkor och giltighetstid för tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik *Villkor*

I nuvarande 2 kap.13 § yrkestrafiklag ges ett tydligt mandat till att ett trafiktillstånd får förenas med villkor om det finns särskilda skäl. Transportstyrelsen ser att behov finns att kunna meddela villkor framöver. Frågan är dock om artikel 3.2 i trafiktillståndsförordningen verkligen ger mandat till detta. Transportstyrelsen ser gärna ett förtydligande av att ytterligare krav även omfattar villkor.

Avsnitt 4.14 Frakt av gods med stöd av ett tillstånd till persontransporter m.m.

Transportstyrelsen ser att behov finns att kunna transportera gods i samband med persontransporter men ser inte att trafiktillståndsförordningen ger mandat att reglera så som föreslagits i 2 kap. 9 § förslag till ny yrkestrafiklag.

Om nämnda paragraf kommer att kvarstå föreslår Transportstyrelsen att paragrafen kompletteras med ett andra stycke där det framgår att bestämmelser om att frakta gods i taxitrafik finns i 2 kap. 16 § (förslag till) taxitrafiklagen.

Avsnitt 4.15.1 Återkallelse av tillstånd på egen begäran och av transporttillstånd

Transportstyrelsen anser att 4 kap. 6 § förslag till ny yrkestrafiklag ändras på så sätt att underrättelser enligt art. 13.1 i trafiktillståndsförordningen inte ska delges. Det finns inga skäl mot bakgrund av de nya bestämmelserna i trafiktillståndsförordningen (bland annat tillfällig återkallelse) till att en underrättelse ska betraktas som en varning fast med annan innebörd än dagens varning. En underrättelse enligt art. 13.1 kan bedömas motsvara kravet på kommunikering i enlighet med förvaltningslagen (1986:223). Transportstyrelsen kommer att få svårigheter att delge sådana underrättelser/kommuniceringar, vilket kommer att medföra ökade kostnader.

Avsnitt 4.15.2 Bestämmelser om olämplighetstid m.m.

Transportstyrelsen efterlyser ett förtydligande av möjligheten enligt 2 kap. 5 § och 4 kap. 1 § förslag till ny yrkestrafiklag att bestämma olämplighetstid för trafikföretag, trafikansvarig (gäller enbart vid avslag på ansökan om tillstånd) och övrigt prövade personer, med hänsyn till formuleringarna i artiklarna 6.3, 13 och 14 i trafiktillståndsförordningen.

Avsnitt 4.16.1 Tillsyn över tillståndshavare och den som anordnar prov i yrkeskunnande

Transportstyrelsen vill uppmärksamma att ordet anordna i art. 8.3 i trafiktillståndsförordningen och 4 kap. 8 § förslag till ny yrkestrafiklag kan vålla tolkningsvårigheter då det är Transportstyrelsen som tar fram prov i enlighet med bilaga 1 i trafiktillståndsförordningen.

Se även kommentar ovan, avsnitt 4.12.

Avsnitt 4.22 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Då den nya yrkestrafiklagen och den nya yrkestrafikförordningen inte kan träda i kraft den 4 december 2011 utgår Transportstyrelsen från att dessa träder i kraft senast den 1 mars 2012.

I art. 16 i trafiktillståndsförordningen sägs att varje medlemsstat ska föra ett nationellt elektroniskt register. Av nämnda artikel framgår att Kommissionen ska senast den 31 december 2009 anta ett beslut om minimikrav för de uppgifter som ska införas i det nationella elektroniska registret från den dag det upprättas för att underlätta registrens framtida sammankoppling. Kommissionen har beslutat den 17 december 2009 (2009/992/EU) om vilka minimikrav som ska gälla. Kommissionen har sedan antagit en förordning (EU) nr 1213/2010 om gemensamma bestämmelser för sammankoppling av nationella elektroniska register avseende vägtransportföretag. Denna förordning ska tillämpas från och med den 31 december 2012. Transportstyrelsen är av den uppfattningen att de bestämmelser i svensk rätt som tar fasta på implementeringen av det nationella elektroniska registret (ERRU) borde ha ett ikraftträdande av den 1 januari 2013.

Taxi

Avsnitt 2.2 Förslag till Taxitrafiklag

Transportstyrelsen har anfört sina synpunkter vad gäller linjetrafik i avsnitt 4.4 ovan. Om denna anpassning görs behöver 1 kap. 3 § sista meningen förslag till

taxitrafiklag strykas. Även andra paragrafer i förslag till taxitrafiklag där linjetrafik nämns behöver anpassas.

2 kap. 3 § förslag till taxitrafiklag bör anpassas till att det är en ny taxitrafiklag som gäller, varför andra stycket bör ändras så att det istället framgår att det är taxitrafik man driver, inte tillståndspliktig trafik.

Transportstyrelsen föreslår att det i 3 kap. 1 § förslag till taxitrafiklag ska anges att taxiförarlegitimationen ska vara giltig.

Transportstyrelsen konstaterar att förslag till taxitrafiklag inte innehåller någon *skyldighet* att ha taxameter varför 5 kap. 8 § nämnda lag ifrågasätts. Paragrafen bör ändras på så sätt att det framgår att det rör undantag från kravet att vara *försett* med taxameter. En följdändring krävs då i 7 kap. 9 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Lydelsen bör vara "... inte har undantagits från kravet enligt 5 kap. 1 § taxitrafikförordningen (xxxx:xx) att vara försedd med taxameter ...".

Avsnitt 2.21 Förslag till Taxitrafikförordning

Transportstyrelsen föreslår att ordet "bil" i 1 kap. 3 § första punkten förslag till taxitrafikförordning ändras till orden "personbil eller lätt lastbil", för att anpassa till att det enbart rör taxi.

Transportstyrelsen föreslår att 2 kap. 5 § sista stycket förslag till taxitrafikförordningen stryks. Taxitrafik är nationellt. Det finns inget behov av att kunna styrka kravet på yrkeskunnande utanför Sveriges gränser. Uppgifter finns i vägtrafikregistret. Finns behov av att kunna styrka yrkeskunnande kan Transportstyrelsen intyga de uppgifter som finns i vägtrafikregistret.

Transportstyrelsen anser att det ska framgå i 3 kap. 10 § förslag till taxitrafikförordning att den som ansöker om taxiförarlegitimation ska ha avlagt ett *godkänt* skriftligt prov i yrkeskunnande.

Transportstyrelsen föreslår att 3 kap. 11 § förslag till taxitrafikförordningen ska kompletteras med ett andra stycke med följande lydelse: "Trots vad som sägs i första stycket får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om att en ansökan ska lämnas genom elektronisk överföring". Jämför med 3 kap. 15 § körkortsförordningen (1998:980).

I förhållande till 4 kap. 2-4 §§ förslag till taxitrafikförordning ifrågasätter Transportstyrelsen om utlandsregistrerade fordon ska få användas i taxitrafik

med tanke på besiktningskrav och krav på gula taxiskyrtar samt då de inte finns i vägtrafikregistret.

Avsnitt 6.2.2 Olämplighetstid vid negativt förhandsbesked om taxiförarlegitimation

Transportstyrelsen vill att olämplighetstid ska införas i samband med prövning av förhandsbesked om taxiförarlegitimation. Att framföra taxi innebär att krav måste ställas för att säkerställa passagerarnas säkerhet. Laglydnad är ett av de krav som ska provas. Möjligheten att besluta om olämplighetstid kommer att medföra att sökande får kännedom om allvarlighetsgraden och därmed myndighetens uppfattning om hur lång tid det tar innan kravet uppfylls.

Avsnitt 6.3.1 Tillsyn över tillståndshavare och den som anordnar prov i yrkeskunnande

Transportstyrelsen vill uppmärksamma att ordet anordna i 4 kap. 17 § förslag till taxitrafiklag kan vålla tolkningsvårigheter då det är Transportstyrelsen som tar fram prov. Transportstyrelsen efterlyser därför en tydlig förklaring av vad som menas i kommande proposition.

Det medför även att ordet anordna i 2 kap. 8 § och 3 kap. 7 § förslag till taxitrafiklag samt 2 kap. 4 § och 3 kap. 9 § förslag till taxitrafikförordningen kan medföra tolkningssvårigheter. Transportstyrelsen både föreskriver om och tar fram proven, medan Trafikverket examinerar.

Utöver det nämnda är det Transportstyrelsens uppfattning att det finns behov av att komplettera 2 kap. 4 § och 3 kap. 9 § förslag till taxitrafikförordning med att de examensprov Trafikverket ska anordna ska vara konstruerade av Transportstyrelsen. Skälet till detta är att nuvarande bestämmelse togs fram när det var en och samma myndighet som både föreskrev, tog fram prov och examinerade, nämligen Vägverket.

Avsnitt 6.5 Bemyndiganden

Transportstyrelsen förelår, för tydlighetens skull, att 8 kap. 2 § första stycket andra punkten förslag till taxitrafikförordningen ska ha följande lydelse: ”2. taxans uppbyggnad och prisinformation i taxitrafik,”.

Övrigt

Avsnitt 2.26 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1999:1134) om belastningsregister

Transportstyrelsen anser att 16 d § förordningen om belastningsregister ska ändras på följande sätt. I uppräkningsdelen av brott mot bestämmelser i trafikförordningen eller lokala trafikföreskrifter ska inte 14 kap. 4 och 11 §§ ingå. 14 kap. 4 och 11 §§ är straffbestämmelser och trafikanterna kan därför inte bryta mot dem.

Avsnitt 2.29 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

Mot bakgrund av samhällsutvecklingen finner Transportstyrelsen att det finns skäl att utreda huruvida fler brott ska underrättas Transportstyrelsen enligt 5 kap. 2 § förordning om vägtrafikregister. Det gäller främst brott enligt 6, 8, 9 och 14 kap. i brottbalken men även brott enligt lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

Kapitel 7 Konsekvenser

Transportstyrelsen ser att trafiktillståndsförordningen, och utifrån de val Sverige kommer att göra vad gäller tillämpningsområde, kommer att omfatta fler tillståndspliktiga än i dag. Fler kommer att behöva tillstånd vilket kommer att medföra en ökad tillståndshandläggning vid Transportstyrelsen, dock marginell sådan.

Mot bakgrund av att fler ska ha tillstånd, kommer fler att behöva tillsynas. Den nuvarande femårstillsynen skulle medföra ökade resurskrav som motsvarar antalet nya tillståndshavare. Med föreslagen riskbaserad tillsyn kommer Transportstyrelsen att kunna anpassa tillsynsnivån i förhållande till resursförhållandena. Mot bakgrund av detta ser inte Transportstyrelsen att några konsekvenser kommer att uppkomma för tillsynsverksamheten framöver.

Resursinsatser kommer att behövas inför ikraftträdandet dels av trafiktillståndsförordningen, dels de nya nationella bestämmelserna. Bland annat ska personal utbildas, ett få antal föreskrifter ändras, nya mallar tas fram, revidering görs av handläggningsinstruktion. Transportstyrelsen anser att detta kommer i huvudsak att ligga inom ramen för sedvanlig uppföljning av verksamheten.

Transportstyrelsen delar inte uppfattningen om minskad hantering av ärenden vad gäller tillstånd. Som redovisats ovan (avsnitt 4.7.3) är det

Transportstyrelsens uppfattning att beslut alltid kommer att finnas och någon ändring i antalet tillstånd kommer inte att ändras.

Transportstyrelsen delar utredningens uppfattning vad gäller konsekvenserna av införande av begränsad giltighetstid för det skriftliga provet i yrkeskunnande för taxiförarlegitimation. Styrelsen vill dock uppmärksamma på att det blir merkostnader för den som får sin taxiförarlegitimation ogiltig eller återkallad mer än tre år efter att ha avlagt det godkända provet.

Hänvisningar

Transportstyrelsen vill uppmärksamma på att det finns felaktiga hänvisningar i författningsförslagen.

Förslag till ny yrkestrafikförordning:

- i 2 kap. 4 § sista stycket: i stället för 6 § ska det vara 5 § (s. 76)

Förslag till taxitrafikförordning:

- i 2 kap. 8 § sista stycket: i stället för 5 kap. 1 och 5 §§ ska det vara 4 kap. 2 och 6 §§ (s. 85)
- i 3 kap. 14 §: i stället för 5 kap. 6 § första stycket 3 taxitrafiklagen ska det vara 4 kap. 6 § första stycket 3 taxitrafiklagen (s. 87-88)
- i 8 kap. 5 § första stycket 3: i stället för 6 kap. 1 § ska det vara 5 kap. 1 § (s. 94)

Förslag till förordning om ändring i förordningen om skolskjutsning

- i föreslagen lydelse 7 §: i stället för 6 kap. 4 § ska det vara 6 kap. 3 § (s. 95)

Förslag till förordning om ändring i förordningen om vägtrafikregister

- i föreslagen lydelse 2 § 20 a: i stället för 6 kap. ska det vara 5 kap. (s. 129)

Upplysning

Transportstyrelsen vill uppmärksamma en annan utredning, Utbyte av uppgifter ur kriminalregistret mellan EU:s medlemsstater (Ds 2011:15). De föreslagna ändringarna i Ds 2011:15 är till följd av ett rambeslut som Europeiska rådet antog den 26 februari 2009 (2009/315/RIF) om organisationen av medlemsstaternas utbyte av uppgifter ur kriminalregistret och uppgifternas innehåll. Ändamålet med rambeslutet är bland annat att skapa möjligheter att

kriminalregisteruppgifter som är tillgängliga för en stats brottsutredande respektive dömande organ under samma förutsättningar ska vara tillgängliga för motsvarande organ i andra medlemsstater. Ändamålet är också att kriminalregisteruppgifter ska kunna vara tillgängliga för andra syften än brottmålsförfaranden. Mot bakgrund av innehållet i rambeslutet finns förslag i Ds 2011:15 om bland annat ändringar i lagen (1998:620) och förordningen (1999:1134) om belastningsregister. Dessa förslag ligger i linje med förslagen i Ds 2011:20. Samordning av de två utredningarna behövs, enligt Transportstyrelsens uppfattning. Transportstyrelsen kommer att lämna ett remissvar på Ds 2011:15.

Detta ärende har beslutats av generaldirektör Staffan Widlert. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektörerna Birgitta Hermansson och Birger Höök, sektionscheferna Stefan Appelberg och Eva Lindberg, juristen Caroline Goldie samt utredaren Sören Dalmans, den senare föredragande.

Staffan Widlert